Deutscher Bundestag **Drucksache 14/7291**

14. Wahlperiode 07. 11. 2001

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), Jürgen Koppelin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 14/7202 –

Verbesserung des Küstenschutzes

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Pallas-Unglück in der Deutschen Bucht jährt sich inzwischen zum dritten Mal. Der Deutsche Bundestag hat sich immer wieder in Form von Anträgen und Kleinen Anfragen mit dem aus dem Unglück resultierenden Thema eines optimierten Küstenschutzes befasst. Vor über einem Jahr hat der Deutsche Bundestag einen Antrag der Koalitionsfraktionen verabschiedet, der die Bundesregierung aufforderte, mehr für den Küstenschutz zu unternehmen (Bundestagsdrucksache 14/2684). Einen ersten Zwischenbericht gab die Bundesregierung am 7. Dezember 2000 in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP zur Umsetzung der Empfehlung der Expertenkommission „Havarie Pallas“ (Bundestagsdrucksache 14/4941). Jedoch herrscht noch immer in vielen Diskussionen und Pressemeldungen der Eindruck vor, der Küstenschutz in Deutschland sei nicht ausreichend. Dies betrifft sowohl die Unfall-Prävention als auch das Krisenmanagement, falls es doch zu Unfällen kommt.

In der Vorbemerkung der Antwort auf die o. g. Kleine Anfrage erklärt die Bundesregierung, dass die konzeptionelle Phase in allen dargelegten Teilprojekten im Jahr 2001 abgeschlossen werden soll.

Vorbemerkung der Bundesregierung

In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP „Umsetzung der Empfehlungen der Expertenkommission „Havarie Pallas“ (Bundestagsdrucksache 14/4941) hatte die Bundesregierung den Deutschen Bundestag davon unterrichtet, dass zur Bewertung und Umsetzung der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“ eine interministerielle Projektorganisation eingerichtet und dabei die Küstenländer beteiligt werden Auf der Grundlage des dem Bundeskabinett von der Projektorganisation am 1. November 2000 erstatteten 1. Sachstandsberichts wurde der Deutsche Bundestag in

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 5. November 2001 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Bundestagsdrucksache 14/4941 umfassend über den damaligen Sachstand unterrichtet.

Die Projektorganisation hat nunmehr dem Bundeskabinett am 31. Oktober 2001 einen 2. Sachstandsbericht erstattet, in dem detailliert die zu allen Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission erzielten Fortschritte dargestellt werden.

Besonders hervorzuheben ist, dass eine Einigung auf eine Organisationsstruktur für das Havariekommando erfolgte.

Für den Fall eines schwerwiegenden Seeunfalls wird eine einheitliche Einsatzleitung über alle Einsatzkräfte des Bundes und der Länder eingerichtet. Bei einer derartigen Lage übernimmt der Leiter des Havariekommandos, ein Bundesbediensteter, die Führung des Einsatzes, die er unter Zuarbeit des ihm zur Seite stehenden Einsatzstabes im Wege der Auftragstaktik und unter Bildung von Einsatzabschnitten ausübt.

Nach der zwischen Bund und Küstenländern abgesprochenen Zeitplanung soll alsbald ein Aufbaustab eingesetzt werden. Nach Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen, insbesondere dem verbindlichen Abschluss von Vereinbarungen zwischen Bund und allen Küstenländern, sowie der Schulung und Einarbeitung des Personals soll das Havariekommando im Laufe des Jahres 2002 seine Arbeit mit Sitz in Cuxhaven aufnehmen. Die schnellstmögliche Realisierung des Havariekommandos hat erste Priorität.

Eine entscheidende Verbesserung der Vorsorge gegen Seeunfälle wird ferner durch das neue Notschleppkonzept für Nord- und Ostsee erreicht. Gestützt auf eine umfassende wissenschaftliche Aufarbeitung des Themas sieht die neue Konzeption vor, dass künftig in der Nordsee neben den beiden Mehrzweckschiffen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) „Mellum“ und „Neuwerk“ auf Dauer ein weiterer sehr starker Hochseeschlepper gechartert wird. Für die Ostsee wird erstmalig eine staatliche Notschleppkapazität aufgebaut, die im Endausbau Eingreifszeiten von höchstens zwei Stunden gewährleisten soll. Zwei Mehrzweckschiffen der WSV, darunter ein geplanter Neubau, werden drei zu charternde Schlepper an die Seite gestellt. Ab 5. November 2001 wird die Umsetzung mit der Stationierung jeweils eines Schleppers in der Kieler Förde und in Warnemünde eingeleitet.

Zur umfassenden Unterrichtung des Deutschen Bundestages über den Sachstand des Projektes Maritime Notfallvorsorge wird der vollständige 2. Sachstandsbericht dieser Antwort der Bundesregierung als Anhang beigefügt. Er enthält zu den weitaus meisten Fragen der Kleinen Anfrage detaillierte Antworten, so dass, wo immer möglich, auf die entsprechenden Abschnitte im 2. Sachstandsbericht hingewiesen wird.

1. Wie weit ist die Umsetzung der Empfehlung Nr. 1 der Expertenkommission „Havarie Pallas“, die die Zusammenfassung der mit Aufsichtsaufgaben betrauten auf See tätigen Dienste des Bundes zu einer Seewache fordert, erfolgt?

Auf den Abschnitt „Seewache“ (Seite 6) im 2. Sachstandsbericht der Projektgruppe Maritime Noffallvorsorge wird verwiesen.

2. Wann ist mit der Implementierung des „Havariekommandos“ zu rechnen, nachdem das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) am 1. Juni 2001 meldete, dass gemäß der die Empfehlung Nr. 2 der Expertenkommission ein „Havariekommando“ mit Durchgriffsrecht auf

alle erforderlichen Einsatzkräfte und -mittel von Bund, Ländern und Kommunen nun gebildet werden könne?

3. Wurden die in Bundestagsdrucksache 14/4941 angeführten schwierigen Einzelprobleme gelöst und wenn nein, welche Einzelprobleme bedürfen noch einer Lösung?

Auf den Abschnitt „Havariekommando“ (Seite 4 ff.) im 2. Sachstandsbericht der Projektgruppe Maritime Notfallvorsorge wird verwiesen.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, wonach die Mehrzweckschiffe des Bundes „Neuwerk“ und „Mellum“ in ihrer Leistungsfähigkeit in Notfällen bei schwerer See und bei größeren Öltankern und größeren Containerschiffen nicht ausreichend sind und wenn ja, welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um diese Mängel zu beheben?

5. Trifft es zu, dass der Vertrag mit dem Notfallschlepper „Oceanic“ nur bis April 2002 verlängert wurde?

   Wenn ja, ist geprüft worden, wie die Konditionen für einen langfristigen Vertrag aussehen?

6. Welche Schleppkapazitäten will die Bundesregierung für die Ostsee bereitstellen?

Auf den Abschnitt „Teilprojekt Notschleppkapazität“ (Seite 8 ff.) im 2. Sachstandsbericht der Projektgruppe Maritime Notfallvorsorge wird verwiesen.

Die Bundesregierung plant, die Umsetzung des neuen Notschleppkonzeptes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel noch in diesem Jahr zu beginnen.

7. Ist der Bundesregierung das Angebot der Arbeitsgemeinschaft „Küstenschutz“, einer Arbeitsgemeinschaft von vier deutschen Schlepperreedereien, bekannt, die Schlepper und Spezialschiffe zum Chartern angeboten hat?

Ja

8. Wurde von der Bundesregierung geprüft, ob eine Charterung eines Schadstoffbekämpfungsschiffes günstiger wäre als ein Neubau?

   Und wenn ja, wie sieht der Kostenvergleich zwischen dem von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen Neubau und den Angeboten zur Charterung aus und was waren die ausschlaggebenden Gründe für einen Neubau?

   Und wenn kein Kostenvergleich durchgeführt wurde, warum nicht?

Da es sich bei den vom neuen Schadstoff-Unfall-Bekämpfungs-Schiff (SUBS) zu erledigenden Aufgaben um nach dem Grundgesetz originäre Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes handelt, kommt eine Wahrnehmung dieser Aufgaben durch Dritte grundsätzlich nicht in Betracht.

Anstatt eines Neubaus wäre nur eine bare-boat-Charter (d. h. Charter eines entsprechend ausgerüsteten Schiffes ohne Besatzung) in Frage gekommen; derartige Spezialschiffe sind jedoch auf dem Markt nicht vorhanden. Der Bund muss folglich den Neubau eines SUBS für die östliche Ostsee in Auftrag geben.

Eine Beauftragung einer Bauwerft ist noch nicht erfolgt. Die Maßnahme ist im Entwurf zum Haushalt 2002 vorgesehen, so dass mit ihrer Umsetzung im nächsten Jahr mit der Ausschreibung begonnen werden kann.

9. Inwieweit sind die Bemühungen der Bundesregierung erfolgreich gewesen, mit Polen und Schweden bilaterale Abkommen zu schließen, mit denen die Zusammenarbeit bei der Suche und Rettung von Menschen und Schiffbrüchigen geregelt werden sollte?

10. Sind inzwischen die Bemühungen erfolgreich gewesen, bestehende bilaterale bzw. multinationale Vereinbarungen, um das angestrebte standardisierte, automatisch ablaufende Kommunikationsverfahren mit unseren Nachbarstaaten in Nord- und Ostsee einzuführen, zu ergänzen?

    Wenn nein, was sind die Gründe hierfür?

Auf den Abschnitt „Teilprojekt Vereinbarung mit Nachbarstaaten“ (Seite 12 f.) im 2. Sachstandsbericht der Projektgruppe Maritime Notfallvorsorge wird verwiesen.

11. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wie viele und welche Staaten der in der von der Bundesregierung gegebenen Antwort auf die Frage 15 (Bundestagsdrucksache 14/4951) erläuterten Aufforderung, entsprechend der IMO-Entschließung (IMO: Internationale Seefahrtorganisation), wonach alle IMO-Mitgliedstaaten verpflichtet werden, sich zur besseren Wahrnehmung ihrer flaggenstaatlichen Verpflichtungen in den Bereichen Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz einem Selbsteinschätzungsverfahren zu unterziehen, gefolgt sind?

    Welchen Erkenntnisgewinn gab es auf Grund dieser Selbsteinschätzungsverfahren?

Nach Mitteilung des IMO-Sekretariats haben bis zum 25. Oktober 2001 42 von 159 IMO-Mitgliedstaaten das in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 15 der Bundestagsdrucksache 14/4941 erläuterte Selbsteinschätzungsverfahren durchgeführt und dem IMO-Sekretariat die jeweiligen Ergebnisse zur Auswertung und zum Aufbau einer Datenbank zugeleitet. Über das Ergebnis liegen der Bundesregierung noch keine Erkenntnisse vor. Eine detaillierte weltweite Analyse von Schwachstellen der flaggenstaatlichen Aufgabenerfüllung benötigt eine breite statistische Grundlage. Deshalb wird sich die Bundesregierung während der im November 2001 in London stattfindenden Vollversammlung der IMO für die Annahme einer Entschließung einsetzen, die die Aufforderung zur Beteiligung am Selbsteinschätzungsverfahren nochmals bekräftigt und mit einem Katalog von konkreten Kriterien und Indikatoren für eine ordnungsgemäße flaggenstaatliche Aufgabenerfüllung das Verfahren weiter entwickelt. Die Bundesregierung wird auf der genannten Vollversammlung ferner dafür eintreten, dass sich die im Rahmen der IMO zu treffenden Maßnahmen zur Durchsetzung der flaggenstaatlichen Verantwortung nicht auf das Selbsteinschätzungsverfahren beschränken.

12. Ist die Bestandsaufnahme zur geeigneten Aus- und Weiterbildung der Schiffsbesatzungen für Notfallsituationen, die von der Bundesregierung gemäß ihrer Antwort auf Frage 17 (Bundestagsdrucksache 14/4951) angesprochen wurde, inzwischen durchgeführt worden?

    Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus dieser Bestandsaufnahme gezogen?

Ja. Auf den Abschnitt „Sicherheit des Schiffsbetriebes“ (Seite 11) im 2. Sachstandsbericht wird verwiesen. Es ist deutlich geworden, dass die Sicherheitspartnerschaft im Sinne der Schiffssicherheitsverordnung von allen Beteiligten intensiver wahrgenommen werden sollte.

13. Was hat die Bundesregierung bislang zur Umsetzung des Bundestagsbeschlusses unternommen (Bundestagsdrucksache 14/2684), wonach die Bundesregierung geeignete Maßnahmen ergreifen sollte, um auch kurzfristig und bei Notfällen zusätzliche Einsatzkräfte und -mittel einsetzen zu können?

Es wurde für den Einsatzfall ein bedarfsorientiertes Konzept entwickelt, das entscheidend auf die Qualifikation und Schulung des Personals abstellt und keine zusätzlichen Planstellen erfordert.

14. Bei welcher Gelegenheit hat die Bundesregierung welche Schritte zur Umsetzung der Forderung, aus der in Frage 13 genannten Drucksache, unternommen, wonach sie sich auf internationaler Ebene dafür einsetzen sollte, dass im Rahmen des STCW-Übereinkommens (STCW: Standard of Training, Certification and Watchkeeping) die Mindestanforderungen für die Ausbildung von Schiffsoffizieren angehoben werden, insbesondere was die Anforderungen an das Personal bestimmter Schiffe sowie insbesondere für die Sicherheitsausbildung angeht?

    Welche Ziele wurden erreicht?

Jedes Land, das in der IMO einen – für verbindliche Regelungsänderungen z. B. des STCW-Übereinkommens unerlässlichen – „zwingenden Handlungsbedarf“ geltend machen will, muss seine Anträge in den IMO-Ausschüssen mit präzise dokumentierten schlüssigen Empfehlungen aus entsprechenden Unfalluntersuchungen nach dem internationalen (IMO-)Standard begründen.

Da der Verwaltung des Bundes bisher wichtige rechtliche Voraussetzungen für solche Untersuchungen nach dem IMO-Code über die Untersuchung von Seeunfällen von 1997/1999 und damit zur Erstellung geeigneter Beratungsunterlagen für die IMO-Arbeiten fehlen, hat die Bundesregierung am 7. März 2001 den gesetzgebenden Körperschaften – wie von der unabhängigen Experten-Kommission „Havarie Pallas“ empfohlen – ein Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (Artikel 2 des Entwurfs des Zweiten Seeschifffahrtsanpassungsgesetzes, Bundestagsdrucksache 14/6455) nach dem Muster des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes vorgeschlagen und auf die Dringlichkeit einer zügigen Verabschiedung hingewiesen.

15. Was hat die Bundesregierung zur Umsetzung der Forderung gemäß des Beschlusses des Deutschen Bundestags (Bundestagsdrucksache 14/2684), wonach das internationale Übereinkommen über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden auf durch Schiffstreibstoff verursachte Schäden ausgedehnt werden soll, bislang unternommen?

Die Bundesregierung hat sich dafür eingesetzt, dass IMO schnellstmöglich ein internationales Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden abgeschlossen wird. Dieses hat allerdings keine Ausdehnung des Internationalen Übereinkommens über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden zum Ziel. Mit der Verabschiedung des Übereinkommens über Bunkerölverschmutzungsschäden wird der Forderung entsprochen, international einheitliche Regelungen über die Haftung für austretendes Bunkeröl zu schaffen. Wegen des Inhalts des Übereinkommens wird auf den Abschnitt „Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden“ (Seite 16) im 2. Sachstandsbericht der Projektgruppe Maritime Notfallvorsorge verwiesen.

Anhang zur Antwort der Bundesregierung
auf die Kleine Anfrage der FDP vom 17. Oktober 2001
(Drucksache 14/7202)

Bewertung und Umsetzung der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“

2. Sachstandsbericht

der Projektgruppe Maritime Notfallvorsorge

Zusammenfassung

Im interministeriellen Projekt „Maritime Notfallvorsorge“, das auf der Grundlage des Kabinettsbeschlusses vom 15. März 2000 eingerichtet wurde, sind seit der letzten Berichterstattung (1. November 2000) in zentralen Bereichen wichtige Fortschritte erzielt worden.

Es erfolgte eine Einigung auf eine Organisationsstrukturfür das Havariekommando. Für den Fall eines schwerwiegenden Seeunfalls wird eine einheitliche Einsatzleitung über alle Einsatzkräfte des Bundes und der Länder eingerichtet. Bei einer derartigen Lage übernimmt der Leiter des Havariekommandos, ein Bundesbediensteter, die Führung des Einsatzes, die er unter Zuarbeit der ihm zur Seite stehenden Stäbe im Wege der Auftragstaktik und unter Bildung von Einsatzabschnitten ausübt. Nach der zwischen Bund und Küstenländern abgesprochenen Zeitplanung soll alsbald ein Aufbaustab eingesetzt werden. Nach Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen, insbesondere dem verbindlichen Abschluss von Vereinbarungen zwischen Bund und allen Küstenländern, sowie der Schulung und Einarbeitung des Personals soll das Havariekommando im Laufe des Jahres 2002 seine Arbeit mit Sitz in Cuxhaven aufnehmen. Die schnellstmögliche Realisierung des Havariekommandos hat erste Priorität.

Die Küstenländer halten an der Forderung nach Aufbau einer Seewache fest. Eine neue Untersuchung des Themenbereiches Seewache wird jedoch aus Sicht des Bundes nur dann als zielführend angesehen, wenn die verfügbaren Ressourcen aller auf See tätigen Bundes- und Landesbehörden in eine derartige Lösung einbezogen werden.

Eine entscheidende Verbesserung der Vorsorge gegen Seeunfälle wird ferner durch das neue Notschleppkonzept für Nord- und Ostsee erreicht. Gestützt auf eine aufwändige wissenschaftliche Aufarbeitung des Themas sieht die neue Konzeption vor, dass künftig in der Nordsee neben den beiden Mehrzweckschiffen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) „Mellum“ und „Neuwerk“ auf Dauer ein weiterer sehr starker Hochseeschlepper gechartert wird. Für die Ostsee wird erstmalig eine staatliche Notschleppkapazität aufgebaut, die im Endausbau Eingreifszeiten von höchstens zwei Stunden gewährleisten soll. Zwei Mehrzweckschiffen der WSV, darunter ein geplanter Neubau, werden drei zu charternde Schlepper an die Seite gestellt. Noch zum Ende diesen Jahres wird die Umsetzung mit der Stationierung von Schleppern in der Kieler Förde und Warnemünde eingeleitet.

Der Bericht enthält darüber hinaus die detaillierte Darstellung des Sachstandes in den acht Teilprojekten:

- Notschleppkapazität
- Sicherheit des Schiffsbetriebes
- Vereinbarungen mit den Nachbarstaaten
- Seeunfalluntersuchung und Flaggenstaataufgaben

- Struktur
- Haftung und Versicherung
- Umwelt
- Technik/Meldewesen/Ausbildung

Insgesamt wurden zu allen wichtigen Aussagen des Berichts der unabhängigen Expertenkommission Konzeptionen entwickelt. Das Ziel, die konzeptionelle Phase in allen Bereichen des Gesamtprojekts in diesem Jahr weitgehend abzuschließen, erscheint gesichert.

Bewertung und Umsetzung der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“

2. Sachstandsbericht

der Projektgruppe Maritime Notfall vorsorge

I. Auftrag der Bundesregierung:

Einrichtung der interministeriellen Projektorganisation „Maritime Notfallvorsorge“

Mit **Kabinettbeschluss vom 15. März 2000** wurde der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen beauftragt, zur Bewertung und Umsetzung der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission „Havarie Pallas“ eine **interministerielle Projektorganisation** einzurichten und die Küstenländer zu beteiligen. Außerdem wurde der BMVBW gebeten, der Bundesregierung regelmäßig Sachstandsberichte und einen Abschlussbericht vorzulegen.

Der 1. Sachstandsbericht wurde dem Bundeskabinett am 1. November 2000 erstattet. Mit dem vorliegenden 2. Sachstandsbericht wird auftragsgemäß über den aktuellen Sachstand unterrichtet.

II. Stand der Bewertung und Umsetzung der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission

Umfassende Überprüfung des bestehenden Notfallkonzepts

Auftrag und Ziel des interministeriellen Projekts ist die umfassende Optimierung der maritimen Notfallvorsorge in den von der Expertenkommission als defizitär erkannten Bereichen und die Entwicklung von ausgewogenen und tragfähigen Realisierungskonzepten. Hierzu wurden anhand der Empfehlungen der Expertenkommission für acht Themenbereiche Teilprojekte gebildet, in denen Fachleute des Bundes und der Küstenländer unabhängig von starren Verwaltungsstrukturen Lösungen erarbeiten. Es handelt sich dabei um die Bereiche Notschleppkapazität, Sicherheit des Schiffsbetriebes, Vereinbarungen mit Nachbarstaaten, Seeunfalluntersuchung und Flaggenstaataufgaben, Struktur („Havariekommando“, „Seewache“), Haftung und Versicherung, Umwelt und Technik/Meldewesen/Ausbildung.

In der 4. Sitzung der Projektlenkung am 21. Mai 2001 wurden in zentralen Bereichen des Projekts Maritime Notfallvorsorge wichtige Fortschritte erzielt. Dies betrifft insbesondere die Einigung auf eine Konzeption zum **Havariekommando** und die Ausarbeitung einer Konzeption für das **Vorhalten von Notschleppkapazität in Nord- und Ostsee.**

Teilprojekt „Struktur“

Havariekommando

Im See- und Küstenbereich gibt es auf Grund der Kompetenzverteilung nach dem Grundgesetz sowie der einschlägigen Bundes- und Landesgesetze eine Vielzahl von Behördenzuständigkeiten. Zwar bestehen in wichtigen Bereichen, wie insbesondere der Schadstoffbekämpfung, der Brandbekämpfung auf Bundeswasserstraßen und dem schifffahrtspolizeilichen Vollzug, isolierte Bund/Ländervereinbarungen, zusätzlich auch die Zusammenarbeit der Bundesvollzugsorgane BGS, Zoll, WSV und Fischereiaufsicht im Koordinierungsverbund „Küstenwache“; eine einheitliche Organisations- und Füh-

rungsstruktur zumindest für den Fall der Einsatzleitung eines schwerwiegenden Seeunfalls fehlt jedoch.

Im Zentrum der Empfehlungen der unabhängigen Expertenkommission steht daher die Forderung nach einem „Havariekommando“, das heißt einer einheitlichen Einsatzstruktur, die im Falle eines komplexen maritimen Schadensereignisses eine einheitliche Einsatzleitung gewährleistet und dabei ein Durchgriffsrecht auf alle in Frage kommenden Einsatzkräfte des Bundes und der Länder hat. Diese Forderung steht auch an erster Stelle der im Februar 2001 vom Deutschen Bundestag auf Antrag der Koalitionsfraktionen verabschiedeten Entschließung „Sicherung der deutschen Nord- und Ostseeküste vor Schiffsunfällen“ (Bundestagsdrucksachen 14/2684 und 14/3294), wurde darüber hinaus vom Arbeitskreis „Schifffahrt“ des 39. Deutschen Verkehrsgerichtstages unterstützt und ist Bestandteil der Entschließung der Ministerpräsidenten der Länder vom 5. April 2001.

Im Projekt Maritime Notfallvorsorge hatte man sich bereits im vergangenen Jahr in einem sehr konstruktiven Dialog zwischen allen beteiligten Stellen des Bundes und der Küstenländer auf die Zielvorstellung einer einheitlichen Einsatzleitung geeinigt. Mittlerweile wurde ein Konzept für das Havariekommando entwickelt. Es sieht als Kernzelle der zentralen Einsatzleitung ein im 24-Stunden-Dienstbetrieb arbeitendes „Maritimes Lagezentrum“ vor und wird aus dem Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und den Wasserschutzpolizeien der Küstenländer aufgebaut. Hier laufen über die entsprechenden Meldewege alle relevanten Informationen zusammen. Bei einer Havarie übernimmt der Leiter des Havariekommandos die Führung des Einsatzes über alle in Frage kommenden Einsatzkräfte des Bundes und der Länder, die er unter Zuarbeit der ihm zur Seite stehenden Stäbe im Wege der Auftragstaktik und unter Bildung von Einsatzabschnitten ausübt.

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und die Bundesmarine sollen durch Kooperationsvereinbarungen voll in die Arbeit des Havariekommandos einbezogen werden.

Für den Alltagsbetrieb wurde unter zwei Alternativen eine Einigung auf die Variante erzielt, die von der WSV und insbesondere den Küstenländern präferiert wurde. Unter einheitlicher Leitung des Bundesbediensteten wird danach ein „Kompetenzzentrum“ aufgebaut, in dem in räumlich-organisatorischer Unterbringung die nach der Verfassung maximal mögliche Zusammenführung von Bundes- und Landeszuständigkeiten erfolgt. Mittels nahtloser Verzahnung von Alltagsaufgaben und bestehenden Strukturen soll eine effektive einheitliche Einsatzleitung im Havariefall erreicht werden. In seiner Funktion als Einsatzleiter soll dem Leiter des Havariekommandos weitestmögliche fachliche Unabhängigkeit eingeräumt werden.

Nach Einigung auf die konzeptionellen Grundsätze für das Havariekommando werden nun mit hoher Priorität die erforderlichen Ausführungsmaßnahmen vorangebracht, namentlich die Ausarbeitung der entsprechenden Bund/Länder-Vereinbarungen (in der Linienorganisation), erforderliche Stellenausschreibungen (BMVBW hat fünf zusätzliche Planstellen für das Jahr 2002 angemeldet) und die Einsetzung eines Aufbaustabes. Am 28. September 2001 hat die Projektlenkung entschieden, dass Cuxhaven Standort des künftigen Havariekommandos wird.

Nach der zwischen Bund und Küstenländern abgesprochenen Zeitplanung soll der Aufbaustab für das Havariekommando noch in diesem Jahr eingesetzt werden. Nach Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen, insbesondere dem verbindlichen Abschluss der Vereinbarungen zwischen dem Bund und allen Küstenländern sowie der Schulung und Einarbeitung des Personals, soll das Havariekommando im Laufe des Jahres 2002 seine Arbeit aufnehmen.

Seewache

Diese Forderung der unabhängigen Expertenkommission nach Zusammenlegung der Bundes-Einheiten im Bereich Schifffahrtspolizei, Vollzug und Überwachung, also BGS, Zoll, WSV und Fischereiaufsicht war in der Teilprojektgruppe „Struktur“ nicht konsensfähig. In der Voruntersuchung teilen die Experten nicht die Annahme der Kommission, es könnten Synergie-Effekte gewonnen werden, die den Personalmehrbedarf für das Havariekommando kompensieren. Im Übrigen, und dies sollte hier unbedingt berücksichtigt werden, steht diese Forderung nicht im Zentrum der Anstrengungen zur Optimierung des Unfallmanagements. Die Polizei-Einheiten haben weder die Ausrüstung noch die Ausbildung für die drei zentralen Bereiche Bergung, Schadstoffbekämpfung und Brandbekämpfung; die Frage der Seewache ist damit unter diesem Aspekt ein Nebenfeld.

Da die Forderung nach Errichtung einer Seewache von den Küstenländern auf Ebene der Ministerpräsidenten erhoben wurde, konnte keine Einigung darüber erzielt werden, das Thema überhaupt nicht weiter zu verfolgen.

Die Küstenländer halten an der Forderung nach Aufbau einer Seewache fest. Die schnellstmögliche Realisierung des Havariekommandos hat jedoch erste Priorität. Deshalb behalten sich die Küstenländer vor, die Empfehlung Nr. 1 des Berichtes der unabhängigen Expertenkommission zum Aufbau einer Seewache anlässlich der Evaluierung der mit dem Havariekommando gemachten Erfahrungen zur Optimierung der Maritimen Notfallvorsorge wieder aufzurufen.

Demgegenüber hält das Land Schleswig-Holstein nach wie vor eine umgehende Realisierung der Seewache für erforderlich.

Die Vertreter des Bundes haben ihrerseits darauf hingewiesen, dass eine neue Untersuchung des Themenbereiches Seewache nur dann als zielführend angesehen wird, wenn die verfügbaren Ressourcen aller auf See tätigen Bundes- und Landesbehörden in eine derartige Lösung einbezogen werden.

Schiffsbrandbekämpfung

Zur Empfehlung Nr. 3 der unabhängigen Expertenkommission, die vorhandenen Brandschutzstrukturen (Berufsfeuerwehren, Freiwillige Feuerwehr) in die neue Notfallorganisation mit der Leitungsfunktion des Havariekommandos einzubeziehen wurde folgende Konzeption entwickelt:

Durch die für die Nordsee bereits bestehenden und für die Ostsee kurzfristig noch abzuschließenden Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Küstenländern sowie den Ländern und Kommunen, werden Berufsfeuerwehren und freiwillige Feuerwehren in die Schiffsbrandbekämpfung einbezogen.

Alle Vereinbarungen sollen sodann durch eine einzige Grundsatzvereinbarung, in die auch die Freie und Hansestadt Hamburg einbezogen wird, ersetzt werden.

Auf der Grundlage dieser Grundsatzvereinbarung soll den Nachbarstaaten Niederlande, Dänemark, Schweden und Polen eine Zusammenarbeit bei der Schiffsbrandbekämpfung angeboten werden.

Die Verhandlungs-, Abschluss- und Änderungskompetenz bezüglich der Vereinbarung obliegt den zuständigen obersten Behörden des Bundes und der Länder. Die Ausführungs- und Überprüfungskompetenz obliegt dem Havariekommando im Einvernehmen mit den Küstenländern.

Es hat ein umfassendes Vorschlagsrecht hinsichtlich der Vereinbarung(en), der Alarm- und Ausrückordnungen, der feuerwehrtechnischen Ausrüstung sowie der Fort- und Weiterbildung des nautischen und feuerwehrtechnischen Personals, die durch den Bund sichergestellt wird.

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger wird sich durch besonderen Schriftwechsel mit dem Bund an der Schiffsbrandbekämpfung und Hilfeleistung beteiligen.

Der Bund beabsichtigt die Anschaffung eines weiteren Mehrzweckfahrzeuges mit Feuerlöscheinrichtungen für die Ostsee.

Die Neukonzeption zur Bund/Länder-Zusammenarbeit bei der maritimen Schiffsbrandbekämpfung wird in enger Abstimmung parallel mit dem Aufbau des Havariekommandos umgesetzt.

Personalverstärkung für Einsatzfahrzeuge

Nach der Empfehlung Nr. 4 der unabhängigen Expertenkommission soll sichergestellt werden, dass für den Einsatzfall eine kurzfristige Verstärkung der Besatzungen der Mehrzweckschiffe des Bundes und anderer Notfall- und Bergungsschiffe ermöglicht wird. Dazu wurde ein bedarfsorientiertes Konzept entwickelt, das entscheidend auf die Qualifikation und Schulung des Personals abstellt und keine zusätzlichen Planstellen erfordert. Dieses Konzept setzt allerdings voraus, dass die hier tätigen Einsatzkräfte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes nicht von jährlichen Einsparvorgaben des Bundes betroffen werden. Der Gesetzgeber sollte daher nach Auffassung der Projektlenkung eine Gleichbehandlung der Einsatzkräfte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit den in § 25 Abs. 2 Haushaltsgesetz 2001 genannten Organen der Rechtspflege und der Polizeivollzugsbeamten vornehmen.

Haftungsprivilegierung

Nach eingehender Untersuchung, der eine dienstrechtliche Stellungnahme des BMI zugrunde lag, wird die Empfehlung Nr. 25 der unabhängigen Expertenkommission (Haftungsprivilegierung des Havariekommandos) nach dem Beschluss der Projektlenkung vom 5. Februar 2001 nicht weiter verfolgt. Die von der Expertenkommission vorgeschlagene Beschränkung der Rückgriffshaftung von Mitgliedern des Havariekommandos auf vorsätzliches Verhalten bei Haftungsfreistellung in Fällen grober Fahrlässigkeit ist weder erforderlich noch im Hinblick auf vergleichbare Fälle bei Polizei und Feuerwehr gerechtfertigt. Der außergewöhnlichen Situation einer Havarie wird vielmehr durch die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zur groben Fahrlässigkeit voll Rechnung getragen.

Teilprojekt „Notschleppkapazität“

Ein weiteres zentrales Thema für die Optimierung der maritimen Notfallvorsorge ist die Frage ausreichender **Notschleppkapazitäten** (Empfehlung Nr. 7).

Sie wird seit Längerem auch in der Öffentlichkeit lebhaft diskutiert und ist Bestandteil politischer Forderungskataloge (u. a. auch Beschluss des Deutschen Bundestages vom 8. Februar 2001) sowie des Berichts der unabhängigen Expertenkommission. Die Kommission hatte hier empfohlen, eine dem Risikopotenzial angemessene Schleppkraft („Pfahlzugstärke“) auch mit mehreren kleineren Schleppern abzudecken.

Im zuständigen Teilprojekt wurde mit höchster Priorität eine auf neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende, fachlich überzeugende Lösung erarbeitet.

Auf Grund der aufwendigen wissenschaftlichen Aufarbeitung des Themas (unter anderem Gutachten des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik – ISL – über Verkehrs- und Unfallentwicklung, des Deutschen Wetterdienstes – DWD – und des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie – BSH – mit Gutachten zu Umweltbedingungen, Computersimulationen am

Institut für Schiffsbetrieb, Seeverkehr und Simulation der Fachhochschule Hamburg – ISSUS/FHS –, Trossenzugberechnungen des Germanischen Lloyd, Hamburg – GL – sowie eines FE-Vorhabens zur Darstellung des Verhältnisses von Trossenzug und Pfahlzug unter verschiedenen Seegangsbedingungen für verschiedene Schleppertypen der Bundesanstalt für Wasserbau – BAW – und der Hamburgischen Schiffsbauversuchsanstalt – HSVA –) waren jedoch zeitliche Verzögerungen eingetreten. Der Bericht zum Abschluss der Hauptuntersuchung wurde am 31. Mai 2001 vorgelegt. In der 4. Sitzung der Projektlenkung am 21. Mai 2001 wurde die von den Experten einvernehmlich verabschiedete neue Notschleppkonzeption für Nord- und Ostsee vom Leiter der Teilprojektgruppe vorgestellt und dieser von der Projektlenkung und anschließend auch von der Leitung des BMVBW zugestimmt:

In der **Nordsee** wird zusätzlich zu den WSV-Mehrzweckschiffen „Mellum“ und „Neuwerk“ auf Dauer ein weiterer sehr starker (mindestens 160-t-Pfahlzug) Hochseeschlepper gechartert und ein optimiertes Stationierungskonzept umgesetzt, das Eingreifszeiten von max. 2 Stunden ermöglicht.

Die **Ostsee** hat ausweislich des Verkehrsgutachtens ein etwas höheres Gefährdungspotenzial und eine viel längere Küstenlinie (ca. 500 km), damit also weitere Wege zu möglichen Einsatzorten. Die Experten vertreten die Auffassung, dass in der Ostsee ein der Nordsee gleichwertiges Schutzniveau und Eingreifszeiten von max. 2 Stunden ermöglicht werden muss. Das macht ein Stationierungskonzept mit insgesamt 5 Notschleppern auf Bereitschaftspositionen entlang der deutschen Ostseeküste erforderlich, das sich wie folgt darstellt:

Ein seegängiger Hafenschlepper wird vertraglich in die Konzeption eingebunden, das WSV-Schadstoffbekämpfungsschiff „Scharhörn“ wird mit zusätzlicher Notschleppkapazität (40-1-Pfahlzug) ausgestattet, das in Planung befindliche neue Schadstoff-Unfall-Bekämpfungs-Schiff *(SUBS)* wird mit Notschleppkapazität ausgestattet (40-1-Pfahlzug), zwei weitere Schlepper (ein schneller 80-t-Pfahlzug – Schlepper, ein Hafenschlepper-40-t-Pfahlzug) werden langfristig gechartert. Hier wird in besonderem Maße der Empfehlung der unabhängigen Expertenkommission entsprochen, durch mehrere kleinere Schlepper eine flexible Lösung mit möglichst kurzen Eingreifszeiten zu erreichen.

Insgesamt werden dabei Sicherheitsaspekte höher gewichtet als Kostengesichtspunkte; bei der Entscheidung für die vorgeschlagene Konzeption ist mit jährlichen Kosten von insgesamt ca. 20 Mio. DM zu rechnen.

Dies bedeutet über doppelt so hohe Kosten, als gegenwärtig für die Charter der „Oceanic“ aufgewandt werden, ist aber dadurch begründet, dass bisher für die Ostsee keine Vorhaltung von staatlicher Notschleppkapazität erfolgte.

Das neue Konzept wird schrittweise wie folgt umgesetzt:

Nordsee:

Der Schlepper „Oceanic“ wird in Ausübung der vertraglichen Option zunächst für ein weiteres halbes Jahr, bis April 2002, gechartert. Für den sich daran anschließenden Zeitraum wird eine europaweite Ausschreibung für einen langfristigen Chartervertrag über einen sehr starken (mindestens 160-t-Pfahlzug) Hochseeschlepper vorbereitet.

Ostsee:

1. **Station** Warnemünde

   a) Schlepper

      Charterung eines Schleppers mit den Hauptanforderungen: Pfahlzug 80 t, Probefahrtgeschwindigkeit mindestens 13 kn und Tiefgang nicht über 6,00 m.

b) Boarding Team

Aufstellung eines gut ausgerüsteten, landgestützten Boardingteams für bestimmte Einsätze an Bord von Havaristen (1 Nautischer Offizier und 3 Schiffsmechaniker/Matrosen).

2. Station Kieler Förde

Charterung eines Schleppers mit den Hauptanforderungen: Pfahlzug 40 t, Probefahrtgeschwindigkeit mindestens 12 kn und Tiefgang nicht über 6,00 m. Nach dem jetzigen Planungsstand ist – unter Berücksichtigung der für die Ausschreibungen einzuhaltenden Vergabefristen – die vorstehende **Zwischenlösung** für die **Nordsee** sofort und für die **Ostsee** bis in den November 2001 umsetzbar.

Somit ist sichergestellt, dass ab der Schlechtwetterperiode im Herbst/Winter dieses Jahres in der Nordsee weiter vollständig und in der Ostsee zumindest an den Verkehrsschwerpunkten (Kieler Förde, Kiel-Ostsee-Weg, Kadetrinne) ausreichend Schleppkapazitäten zur Verfügung stehen werden.

Nach Abschluss der Ausschreibung für diese Zwischenlösung wird stufenweise die komplette Umsetzung des neuen **Notschleppkonzepts** vorgenommen.

Teilprojekt „Sicherheit des Schiffsbetriebes“

Die Arbeitsschwerpunkte dieser Teilprojektgruppe sind die Themen **„Vorsorgekonzept sicherer Hafen“** (Bericht der Expertenkommmission, Seite 30) und **„Regelungen für die geeignete Aus- und Weiterbildung der Schiffsbesatzungen für Notfallsituationen“** (Empfehlung Nr. 17).

- Zum Thema „Vorsorgekonzept sicherer Hafen“ wurde eine Entscheidungsmatrix mit Kriterien für die Ausweisung und Zuweisung von Notliegeplätzen erarbeitet und eine detaillierte Aufstellung aller deutschen Notliegeplätze, Reeden und als Nothäfen in Betracht kommenden Seehäfen mit ihren spezifischen Vorsorgeeinrichtungen erstellt. Neben der Anpassung deutscher Rechtsvorschriften, insbesondere der Verordnung für **Schutz- und Sicherheitshäfen** soll die Einführung von Nothafenregelungen in regionalen Vereinbarungen, vorzugsweise für die Nordsee (Bonn-Übereinkommen) und die Ostsee (Helsinki-Übereinkommen) als auch in den globalen internationalen Konventionen wie SOLAS, MARPOL u. a., festgeschrieben werden. Hierbei handelt es sich um mittelfristige Initiativen, die im bilateralen Nachbarschaftsverhältnis bzw. in den kompetenten internationalen Organisationen durch den Bund erfolgen.
- Im Zusammenhang mit den „Regelungen für die geeignete Aus- und Weiterbildung der Schiffsbesatzungen für Notfallsituationen“ (Empfehlung Nr. 17) wurde eine umfassende Bestandsaufnahme zur theoretischen Ausbildung und zum praktischen Training durchgeführt. Dabei wurde herausgearbeitet, wie und in welchem Umfang bereits vorhandene Ausbildungseinrichtungen und Trainingsmöglichkeiten auf nationaler und internationaler Ebene von einem erweiterten Kreis genutzt sowie diese Möglichkeiten ausgebaut werden können. Hierbei wird deutlich, welche Ausbildungsangebote in Bezug auf das Notfallmanagement erforderlich sind, um der zu erwartenden Nachfrage infolge der umfassenden Einführung des ISM-Codes gerecht zu werden.
- Die Arbeiten zu dem Thema „Ausweitung der Ausrüstungspflicht von Seeschiffen mit Notschleppgeschirr“ (Empfehlung Nr. 16) waren so weit fortgeschritten, dass das BMVBW zur Unterstützung einer entsprechenden Initiative in der IMO eine formalisierte Sicherheitsstudie am

17. November 2000 an die Gesellschaft für angewandten Umweltschutz und Sicherheit im Seeverkehr (GAUSS) in Auftrag gegeben hat. Das Ergebnis soll im Herbst 2001 vorliegen.

Teilprojekt „Vereinbarungen mit Nachbarstaaten“

Bei grenzüberschreitenden Auswirkungen von Havarien ist die nachbarschaftliche Zusammenarbeit und vor allem die rechtzeitige gegenseitige Information Voraussetzung für ein effektives Notfallmanagement. Angestrebt wird ein standardisiertes, nach Möglichkeit automatisch ablaufendes Kommunikationsverfahren der deutschen Einsatzleitung (Havariekommando) mit den entsprechenden Stellen unserer Nachbarstaaten. Die bestehenden internationalen Übereinkommen über die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen für die Nord- und Ostsee sowie die bilateralen Vereinbarungen mit Dänemark und den Niederlanden wurden von der Teilprojektgruppe, insbesondere auch hinsichtlich der Alarmpläne und Meldewege, überprüft. Auf dieser Grundlage werden Vorschläge zur Ergänzung der bestehenden Vereinbarungen bzw. für den Neuabschluss von nachbarschaftlichen Hilfeabkommen entwickelt, in die für den Bereich der Ostsee auch unsere Nachbarn Polen und Schweden einbezogen werden sollen. Die den veränderten Anforderungen angepasste bilaterale Vereinbarung zwischen Dänemark und Deutschland (DENGER-Plan) wird für die abzuschließenden Vereinbarungen mit den anderen Nachbarstaaten – Niederlande, Schweden und Polen – exemplarische Funktion übernehmen.

Auf der Ebene der Verkehrsministerien werden seit dem Frühjahr 2001 erfolgsversprechende Verhandlungen mit Dänemark und Schweden geführt, die voraussichtlich noch im Herbst dieses Jahres abgeschlossen werden sollen.

Bei den Konsultationen mit der Regierung von Polen – Operatives Zentrum zur Bekämpfung von Verschmutzungen, Gdynia – wurde auf der Grundlage des umgearbeiteten DENGER-Plans der Entwurf eines polnisch-deutschen Alarm- und Einsatzplanes, des POLGER-Plans, besprochen. Von polnischer Seite wurde der Wunsch geäußert, vor Unterzeichnung eines bilateralen Abkommens den Abschluss eines „Operational Agreements“ zu vereinbaren.

Der überarbeitete NETHGER-Plan wurde der zuständigen niederländischen Regierungsstelle vorab übersandt. Erste Gespräche mit den Rijkswaterstaat North Sea Directorate, Rijkswijk, sind ebenfalls für den Herbst dieses Jahres geplant.

Hinsichtlich der Zusammenarbeit bei der **Suche und Rettung** wurde in den Voruntersuchungen festgestellt, dass bilaterale Vereinbarungen über die Zusammenarbeit bei der maritimen Suche und Rettung mit den Nachbarstaaten Deutschlands, mit Ausnahme Polens, bestehen. Seit dem Frühjahr 2000 sind die Beratungen unter der Führung der zuständigen Verkehrsressorts über den Abschluss einer bilateralen Vereinbarung unterbrochen Sie sollen baldmöglichst wieder aufgenommen und zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden.

Teilprojekt „Seeunfalluntersuchung und Flaggenstaataufgaben“

Reform der Seeunfalluntersuchung

Die unabhängige Expertenkommission fordert in der Empfehlung Nr. 24 eine durchgreifende Reform der **Seeunfalluntersuchung** nach dem Muster der Flugunfalluntersuchung. Die Bundesregierung hat mit Kabinettbeschluss vom 7. März 2001 den Entwurf des zweiten Seeschifffahrtsanpassungsgesetzes beschlossen, der als zentraler Bestandteil die von der Expertenkommission geforderten Reform der Seeunfalluntersuchung enthält. Nachdem das Gesetz im ersten Durchgang vom Bundesrat beraten wurde (Bundesrats-

drucksache 248/01 vom 30. März 2001) und der Bundesrat dazu am 1. Juni 2001 Stellung genommen hatte, wurde der Gesetzentwurf nebst Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung am 27. Juni 2001 dem Deutschen Bundestag zugeleitet (Bundestagsdrucksache 14/6455 vom 27. Juni 2001) und befindet sich seither in parlamentarischer Beratung.

Die Grundzüge der Reform der Seeunfalluntersuchung wurden bereits im 1. Sachstandsbericht dargestellt, so dass darauf und auf die Bundestagsdrucksache 14/6455 verwiesen werden kann. Aus Gesamtsicht der maritimen Notfallvorsorge verdient festgehalten zu werden, dass eine an internationalen Vorgaben (IMO/EU) ausgerichtete Seeunfalluntersuchung, die sich auf eine objektive Ursachenermittlung konzentriert und ein „Lernen zur Vorbeugung vor künftigen Unfällen“ ermöglicht, unverzichtbar ist. Das Gesetzesvorhaben hat daher auch aus Gesamtsicht hohe Priorität.

Maßnahmen zur Verstärkung der Wahrnehmung flaggenstaatlicher Verpflichtungen

Die Voruntersuchung zur Empfehlung Nr. 15 der unabhängigen Expertenkommission, die Aktivitäten der IMO zur Verstärkung der Wahrnehmung **flaggenstaatlicher Verpflichtungen** zu unterstützen, wurde durch die Teilprojektgruppe abgeschlossen. Hierin wird die volle Unterstützung der derzeitigen Aktivitäten der IMO, die zu Sanktionen gegen Flaggenstaaten führen, wenn eine mangelhafte Umsetzung oder Überwachung von Sicherheitsvorschriften für die Seeschifffahrt festgestellt wird, befürwortet.

Ebenfalls besteht Einvernehmen darüber, dass der Begriff „Sicherheitsvorschriften“ auch die von der IMO erlassenen Vorschriften zum Schutze der Meeresumwelt (MARPOL 1973/78) erfasst.

Der Begriff „Sanktionen“ soll in diesem Zusammenhang weit gefasst werden und alle Maßnahmen umfassen, die zu einer Disziplinierung oder Selbstdisziplinierung nachlässig handelnder Flaggenstaaten führen können.

Der Abschluss der Hauptuntersuchung, die insbesondere nationale und internationale Initiativen zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Wahrnehmung flaggenstaatlicher Verpflichtungen beinhaltet, ist für den Herbst 2001 vorgesehen.

Teilprojekt „Haftung und Versicherung“

1. Haftungsbeschränkungen, Bergung und Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden

Die Expertenkommission hat in ihren Empfehlungen Nr. 23, 26 und 30 den Vorschlag unterbreitet,

- das Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen sowie
- das Internationale Übereinkommen von 1989 über Bergung schnellstmöglich zu ratifizieren und die Arbeiten der IMO an einem Haftungsübereinkommen für austretendes Bunkeröl zu unterstützen und anschließend auch insoweit ein Ratifizierungsverfahren einzuleiten.

Die Empfehlungen sind weitgehend umgesetzt.

a) Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen

Das Gesetz zu dem Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen wurde am 6. April 2000 vom Deutschen Bundestag verabschiedet, am 27. Juni 2000 ausgefertigt und am 30. Juni 2000 im Bundesgesetz-

blatt 2000 Teil II S. 790 verkündet. Es trat am 1. Juli 2000 in Kraft. Am 18. Oktober 2000 wurde die Kündigungsurkunde zu dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen hinterlegt. Dabei wurde die Erklärung abgegeben, dass die Kündigung am ersten Tag des Monats wirksam werden soll, der auf den Ablauf eines Jahres nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung der Kündigungsurkunde folgt, oder in dem Zeitpunkt, in dem das Protokoll von 1996 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, wobei der letzte Zeitpunkt maßgeblich sein soll.

Am 3. September 2001 hat Deutschland die Ratifizierungsurkunde zu dem Protokoll von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen hinterlegt. Damit haben 5 Staaten, und zwar neben Deutschland die Russische Föderation, das Vereinigte Königreich, Finnland und Norwegen, das Protokoll von 1996 ratifiziert. Da Voraussetzung für das Inkrafttreten des Protokolls die Hinterlegung von insgesamt 10 Ratifikationsurkunden ist, bemüht sich die Bundesregierung weiterhin darum, noch weitere Staaten dazu zu bewegen, das Protokoll von 1996 zu ratifizieren.

b) Internationales Übereinkommen von 1989 über Bergung

Das Gesetz zu dem Internationalen Übereinkommen von 1989 über Bergung wurde am 8. März 2001 vom Deutschen Bundestag verabschiedet, am 18. Mai 2001 ausgefertigt und am 23. Mai 2001 im Bundesgesetzblatt 2001 Teil II S. 510 verkündet. Es trat am 24. Mai 2001 in Kraft. Die Ratifikationsurkunde zu dem Übereinkommen wird in Kürze hinterlegt werden. Ein Jahr nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunde werden das Übereinkommen und zeitgleich mit ihm das Gesetz zur Neuregelung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschifffahrt (Drittes Seerechtsänderungsgesetz) vom 16. Mai 2001 (Bundesgesetzblatt 2001 Teil I S. 898) in Kraft treten.

c) Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden

Die Arbeiten im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) in London über ein Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden wurden abgeschlossen. Am 23. März 2001 wurde das Übereinkommen auf einer Diplomatischen Konferenz der IMO in London verabschiedet.

Das Übereinkommen, das die Haftung und Entschädigung für Verschmutzungsschäden zum Gegenstand hat, die durch Bunkeröl verursacht werden, sieht im Wesentlichen folgende Regelungen vor: Der Schiffseigentümer haftet für derartige Verschmutzungsschäden verschuldensunabhängig, jedoch nach Maßgabe des anwendbaren nationalen Rechts der Höhe nach beschränkt. Für ein Schiff mit mehr als 1 000 Bruttoraumzahl (BRZ) muss er seine Haftung versichern. Es handelt sich dabei um eine Versicherung mit Direktanspruch des Geschädigten gegen den Versicherer. Versicherungssumme ist der Betrag, auf den die Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden beschränkt werden kann, höchstens jedoch der nach dem Protokoll von 1996 zur Änderung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 geltende Haftungshöchstbetrag.

Das Übereinkommen liegt vom 1. Oktober 2001 bis zum 30. September 2002 zur Zeichnung aus. Für sein Inkrafttreten ist die Ratifizierung des Übereinkommens durch 18 Staaten erforderlich, darunter 5 Staaten mit einer Flotte mit mehr als 1 Millionen registrierter Tonnage.

Ein konkreter Zeitplan für eine Zeichnung und Ratifikation des Übereinkommens durch Deutschland kann noch nicht vorgelegt werden. Da das Übereinkommen wegen in ihm enthaltener Regelungen über Gerichtsbarkeit, Anerkennung und Vollstreckung teilweise in die Kompetenz der EU fällt, müssen zunächst die Möglichkeiten und Bedingungen der Ratifikation in Konsultation mit der EU festgelegt werden.

2. Ölhaftung

Auch hinsichtlich der Umsetzung der Empfehlung Nr. 27, wonach sich die Bundesregierung auf internationaler Ebene, insbesondere bei der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), für eine weitere Erhöhung der Haftungssummen entsprechend den tatsächlichen Risiken in der Seeschifffahrt einsetzen möge, sind wesentliche Fortschritte erzielt worden.

So beschloss der Rechtsausschuss der IMO auf seiner Herbstsitzung im Oktober 2000 entsprechend einem von Deutschland gemeinsam mit weiteren Staaten auf der Grundlage des Artikels 15 des Protokolls von 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden und des Artikels 33 des Protokolls von 1992 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1971 zur Errichtung eines Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden gestellten Antrags eine Erhöhung der Haftungs- und Entschädigungssummen für Ölverschmutzungsschäden. Die Erhöhungen belaufen sich auf ca. 50 %. Sie gelten als beschlossen, wenn binnen 18 Monaten nach ihrer Notifizierung durch den Generalsekretär der IMO nicht mehr als ein Viertel der Vertragsstaaten widerspricht. 18 Monate nach diesem Datum treten die Erhöhungen in Kraft. Damit werden unter Zuhilfenahme der Fonds-Entschädigung bei durch Öltanker verursachten Verschmutzungsschäden statt derzeit 135 Millionen Sonderziehungsrechten (rund 370 Mio. DM) künftig 203 Millionen Sonderziehungsrechte (rund 558 Mio. DM) als Haftungshöchstsumme pro Schadensfall zur Verfügung stehen.

Zusammen mit weiteren Staaten der EU setzt Deutschland sich für eine weitere Erhöhung der Haftungshöchstbeträge ein. In einer Arbeitsgruppe des Internationalen Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden (IOPC Fund 1992), die sich mit der Frage einer Novellierung des geltenden Rechts beschäftigt, wird unter anderem der Vorschlag diskutiert, das geltende internationale System um eine zusätzliche Ebene zu erweitern, die es interessierten Staaten ermöglicht, höhere Haftungshöchstbeträge vorzusehen. Dieser Vorschlag wird von allen Mitgliedstaaten der EU – auch von Deutschland – unterstützt. Einzelheiten einer Regelung sind noch offen. Die Schaffung einer derartigen zusätzlichen Ebene hätte u. a. die Wirkung, dass für die Territorien der Staaten, die sich für diese zusätzliche Ebene entscheiden (d. h., die ein entsprechendes Übereinkommen, das die bestehenden Übereinkommen ergänzen würde, ratifizieren würden), höhere Haftungshöchstbeträge gelten würden.

3. Gefahrguthaftung

Die Empfehlung Nr. 28 der Expertenkommission, das Internationale Übereinkommen von 1996 über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf See (im Folgenden: HNS-Haftung) schnellstmöglich zu ratifizieren, kann dagegen noch nicht kurzfristig umgesetzt werden.

Das HNS-Übereinkommen, das eine schiffsgrößenabhängige Gefährdungshaftung des Schiffseigners begründet und ergänzend einen internationalen Fonds (HNS-Fonds) vorsieht, der Entschädigungsleistungen bis zu einer Gesamthöhe von maximal 250 Millionen Sonderziehungsrechten

pro Schadensfall leisten soll, tritt völkerrechtlich in Kraft, wenn es von 12 Staaten ratifiziert wurde, die im Jahr vor dem Inkrafttreten mindestens 40 Millionen Tonnen beitragspflichtiger Ladung (Gefahrgüter) empfangen haben.

Bisher hat die Russische Föderation das HNS-Übereinkommen ratifiziert, jedoch eine Ausführungsgesetzgebung zur Erfassung beitragspflichtiger Ladung unterlassen. Ähnliches gilt für das Vereinigte Königreich. Deutschland hat das Übereinkommen innerhalb der bis zum 30. September 1997 laufenden Zeichnungsfrist gezeichnet.

Auf Anregung Deutschlands haben verschiedene europäische Koordinierungs- und Konsultationstreffen stattgefunden, deren Zweck die Förderung des Ratifikationsprozesses war. Diese Bemühungen haben dazu geführt, dass auch im Rahmen der IMO entsprechende Bemühungen institutionalisiert worden sind. Der Rechtsausschuss der IMO hat eine Korrespondenzgruppe eingerichtet, die die nationalen Bemühungen zur Umsetzung und Implementierung des HNS-Übereinkommens beobachten, anregen und durch Erfahrungs- und Meinungsaustausch unterstützen soll.

Diese Gruppe hat sich zuletzt am 16. März 2001 in London getroffen. Bei diesem Treffen haben alle Staaten, soweit sie sich geäußert haben, insbesondere die europäischen Staaten (auch Deutschland), auf erhebliche Umsetzungsprobleme hingewiesen. Diese Probleme bestehen in der Entwicklung eines zuverlässigen Melde- und Erfassungssystems für die zum HNS-Fonds beitragspflichtigen HNS-Ladungen. Für die Erfassung von HNS-Anlandungen besteht bislang keine administrative Substruktur. Sie zu schaffen, ist eine notwendige Voraussetzung, um die in Artikel 21 des HNS-Übereinkommens geregelte Staatenverpflichtung zur Erfassung der beitragspflichtigen Personen und ihrer beitragspflichtigen Ladungen zu erfüllen. Ein weiteres Problem stellt die Erhebung von HNS-Beiträgen dar; eine der Praxis des OPC-Fund vergleichbare Handhabung scheidet nach bisheriger Erkenntnis wegen unterschiedlicher Grundbedingungen auf der Empfängerseite aus, weil der Handel und die Transitware nicht nachträglich mit HNS-Beiträgen belastet werden können.

So wünschenswert die baldige Ratifizierung des HNS-Übereinkommens erscheint, muss doch festgestellt werden, dass Terminfestlegungen für die Einleitung eines förmlichen Ratifizierungsverfahrens unter den gegebenen Umständen nicht möglich sind.

Teilprojekt „Umwelt“

Konzept für die Lagerung und Entsorgung geborgener Schadstoffe

Die Expertenkommission empfiehlt in ihrer Empfehlung Nr. 11, Konzepte aufzustellen, um gegebenenfalls größere Mengen zu bergender Ladung, aufgenommenes Öl und andere Schadstoffe zügig zu entsorgen. Die notwendigen Entsorgungswege seien vorsorglich rechtlich abzusichern.

Die Teilprojektgruppe hat umfangreiche Arbeiten zur Bestandsaufnahme der see- und landseitigen Entsorgung durchgeführt. In ihrem von der Projektlenkung genehmigten 1. Meilensteinbericht legt sie neben einem umfassenden Sachstandsbericht zusammengefasst folgende Schlussfolgerungen vor, deren Umsetzung die Projektlenkung Bund und Ländern für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich empfiehlt:

1. „Für Leichterkapazitäten liegen Rahmenvereinbarungen vor. Hiermit wurde bereits ein hohes Maß an Vorsorge getroffen. Die Rahmenverträge gelten grundsätzlich auch für Chemikalien. Allerdings sind einer konkreten Vorsorgeplanung für den Chemikalienbereich wegen der Vielzahl der

auf See transportierten Stoffe und Stoffgemische Grenzen gesetzt. Es besteht derzeit kein weiterer Handlungsbedarf.

2. Anlaufhäfen sollten im zeitlichen Zusammenhang mit der Umsetzung der EU-Richtlinie über Hafenauffanganlagen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände bestimmt werden. Die Mitgliedstaaten sind nach dieser Richtlinie gehalten, „Hafenabfallkonzepte“ zu entwickeln. Damit eröffnet sich in den nächsten Jahren auch die Gelegenheit, im Rahmen dieser Abfallkonzepte besondere Entsorgungshäfen zu bestimmen. Hiervon sollte Gebrauch gemacht werden. Die Umsetzung sollte durch eine Arbeitsgruppe der Länder koordiniert werden. Hierzu eignet sich z. B. die eingerichtete „MARPOL-AG“ der Küstenländer.

3. Entsorgungsanlagen und Tanklager, die im Notfall Öl bzw. Öl-Wassergemische aufnehmen können, sind in Norddeutschland – jedenfalls derzeit – ausreichend vorhanden. Insgesamt ist die Endentsorgung von Öl-Wassergemischen in Norddeutschland derzeit als unproblematisch anzusehen. Es stehen erhebliche Kapazitäten zur Verfügung. Engpässe sind zurzeit nicht vorhanden.

4. Für ölverunreinigte Böden stehen ebenfalls große und ausreichende Kapazitäten in Norddeutschland zur Verfügung. Daneben kann auf eine Anlage in den Niederlanden mit großer Aufnahmekapazität zurückgegriffen werden.

5. Eine Vorsorgeplanung für Chemikalienabfälle aus Schadstoffunfällen gestaltet sich schwieriger als für Ölabfälle. Das Problem liegt in der Vielzahl der Stoffe und Stoffgemische, über deren Bekämpfung wie auch Entsorgung grundsätzlich nur einzelfallbezogen entschieden werden kann. Eine erste Hilfestellung leisten die in den Dienststellen vorhandenen Chemikaliendatenbanken (z. B. RESY, GSBL, TUIS). Die Entsorgungsseite ist allerdings auch in diesen Datenbanken erst in Ansätzen hinterlegt. Hierbei kommt es daher vor allem darauf an, schnell auf kompetenten abfalltechnischen Sachverstand zurückgreifen zu können. Dieser liegt einerseits bei den Herstellern der Produkte, z. B. der chemischen Industrie, andererseits bei den zuständigen Abfallbehörden. Wesentliches Element einer Vorsorge gegen Chemikalienunfälle muss es daher sein, diesen Sachverstand möglichst schnell verfügbar zu machen.

6. Bei der Abarbeitung eines großen Ölunfalls mit Ufer- und Strandverunreinigungen wird man ohne Bereitstellungs- oder Zwischenlager nicht auskommen. In Abhängigkeit von Umfang und Art der Verunreinigung muss fallweise entschieden werden, ob ein einfaches Bereitstellungslager (wenn es sich um große Mengen handelt möglichst in einem Seehafen) oder ein erdbautechnisch herzustellendes Zwischenlager mit entsprechender Abdichtung sinnvoll ist. Das Anlegen von großen Zwischenlagern in der Nähe der Schadensstelle muss allerdings auch kritisch betrachtet werden, so wie es der Bericht der unabhängigen Expertenkommission macht. Es sollte daher überprüft werden, ob auch alternative Entsorgungsverfahren in Betracht kommen, bei denen man auf Zwischenlager verzichten kann.

7. Die in den Ländern teilweise bestehenden Vorsorgeplanungen wurden auf ihre Aktualität überprüft. Aus Sicht der Küstenländer wird ein einheitliches aktuelles Entsorgungskonzept als ebenso zwingend wie dringend angesehen. Dabei sind rechtliche und technische Fragen gleichermaßen zu klären. Es wird empfohlen, die Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (ARGE-L) zu bitten, ein derartiges Konzept zu erstellen.

8. Es wird ferner vorgeschlagen, im Rahmen des neuen Entsorgungskonzeptes anhand einer Machbarkeitsstudie prüfen zu lassen, ob die Beschaffung

von mobilem Gerät zur Entsorgung von Ölabfällen eine sinnvolle Alternative zu üblichen (stationären) Entsorgungsanlagen sein kann.

Neben einer mobilen Ölseparierungsanlage in Hamburg (SEPCON) ist derartiges Gerät bisher nicht vorhanden. In Betracht käme hier eine Hochtemperaturverbrennungsanlage in mobiler Bauart, für die es auf dem Entsorgungsmarkt eine Reihe von Anbietern gibt. Grundsätzlich geeignet erscheint z. B. ein neues Anlagenkonzept, das nach dem Prinzip der Wirbelschichtverbrennung arbeitet und nur wenig Aufstellfläche benötigt. Eine derartige Anlage würde aber nur dann Sinn machen, wenn es gelingt, hierfür wie bei den Schiffen eine Mehrzwecknutzung zu finden. Es ist z. B. denkbar, eine derartige Verbrennungsanlage im Regelbetrieb auf einer Kläranlage (Rechengut, Klärschlamm), einem Industriebetrieb oder in einem Hafen (z. B. Schiffsabfälle) einzusetzen.

9. Die Empfehlung Nr. 11 geht hinsichtlich der langfristigen Absicherung von Entsorgungswegen davon aus, dass der Entsorgungsmarkt relativ stabil ist. Dieser ist jedoch von ständigen Umstrukturierungen geprägt. Es ist festzustellen, dass auf dieser Grundlage eine langfristige Absicherung von Entsorgungswegen nicht zweckmäßig, aber auch nicht erforderlich ist.

10. Im Zusammenhang mit der Grobecker-Empfehlung Nr. 2 (Bildung eines Havariekommandos) ist sicherzustellen, dass der „Einsatzstab“ mit einem Abfallexperten besetzt wird, der umfassende Kenntnisse über den aktuellen Entsorgungsmarkt besitzt. Über die besten Kenntnisse verfügen nach Einschätzung der TPG 7 in Norddeutschland die zentralen Stellen für Sonderabfälle in Niedersachen und Schleswig-Holstein. Sie sollten daher in der neuen Struktur berücksichtigt und daher auch bereits im Tagesbetrieb (z. B. bei Übungen) von vornherein mit eingebunden werden.

    Ebenso sollten diese Stellen an der fortzuschreibenden Vorsorgeplanung beteiligt werden. Diese Lösung bietet gegenüber der Empfehlung Nr. 11 Vorteile und verursacht nur geringe Kosten.

11. Es ist nicht ersichtlich, dass in den bisherigen Schadensfällen zollrechtliche Erfordernisse bei der Havariebekämpfung Verzögerungen verursacht haben. Ein besonderer Handlungsbedarf ist nicht erkennbar.“

Auf der 38. Umweltministerkonferenz Norddeutschland am 29. Juni 2001 fassten der Umweltminister des Bundes und die Umweltminister, die -senatorin und der -senator der norddeutschen Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein unter TOP 5 in Ziffer 2 folgenden Beschluss:

„Die Mitglieder der UMK-Nord werden sich dafür einsetzen, dass die von der Projektlenkung „Verbesserung der Notfallvorsorge und des Notfallmanagements in der Nord- und Ostsee“ beschlossenen Maßnahmen schnellstmöglich umgesetzt werden. Die Umweltminister, die -senatorin und der -senator der norddeutschen Länder erklären, dass sie auf der Grundlage des ersten Meilensteinberichtes zum Teilprojekt 7 „Umwelt“ umgehend mit der Vorsorgeplanung zur Entsorgung aufgenommener Schadstoffe beginnen. Diese Maßnahmen werden insbesondere auch die Schiffssicherheit im deutschen Hoheitsbereich der Nord- und Ostsee erhöhen.“

Weiterentwicklung von Dispergatoren und anderen Ölbekämpfungsmethoden

Die Expertenkommission empfiehlt die Weiterentwicklung von Dispergatoren und anderen Ölbekämpfungsmethoden sowie das Vorhalten von Dispergatoren mit möglichst geringen ökologischen Sekundärschäden.

In ihrem 2. Meilensteinbericht legt die Teilprojektgruppe 7 „Umwelt“ einen umfassenden Sachstandsbericht zur Nutzung von Dispergatoren im internationalen und nationalen Bereich vor. Dabei geht sie auch auf andere Ölbekämpfungsmethoden ein und stellt den weiteren Forschungs- und Entwicklungsbedarf vor. Sie kommt u. a. zu dem Schluss, dass ein begrenzter Einsatz von Dispergatoren im Tiefwasser der Nordsee möglich erscheint. Die Projektlenkung hat diesen Bericht der Teilprojektgruppe 7 im Umlaufverfahren genehmigt.

Die Ergebnisse der Hauptuntersuchung zur Empfehlung Nr. 22 können wie folgt zusammengefasst werden:

1. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen richtet eine ständige Expertengruppe aus Vertretern von Bund, Küstenländern und wissenschaftlichen Institutionen ein, die die staatlichen Stellen in allen Fragen des Einsatzes von chemischen Produkten und der dazu gehörenden Technik berät. Die Gruppe sollte sich aus Experten der einschlägigen Disziplinen zusammensetzen, um ihren Auftrag erfüllen zu können. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen beauftragt die Expertengruppe, den Kenntnisstand zu allen Bereichen der chemischen Ölbekämpfung nachhaltig auf einem aktuellen Niveau zu halten. Weiterhin kann diese Gruppe zur Bewertung von Einzelfragen und zur Überprüfung auf mögliche Defizite herangezogen werden. Vertreter der Niederlande und Dänemarks können von der Expertengruppe zu bestimmten Themen eingeladen werden.

2. Der Einsatz von Dispergatoren im deutschen Hoheitsgebiet der Ostsee wird nicht befürwortet, da die Ostsee ein austauscharmes Binnenmeer ist, das z. T. nur geringe Wassertiefe besitzt. Von den Ostseeanrainerstaaten werden zudem Dispergatoren auf Grund von vertraglichen Vereinbarungen (Helsinki-Abkommen) nicht zur Ölbekämpfung verwendet.

3. Im Tiefwasser der Nordsee des deutschen Hoheits- und Wirtschaftsgebietes ist ein eingeschränkter Einsatz von Dispergatoren zu verantworten. Der Bund sollte in Zusammenarbeit mit den Küstenländern Szenarien für deren Einsatz erarbeiten, die vom zu schaffenden Havariekommando und Einsatzkräften vor Ort angewendet werden können. Bei der Erarbeitung sollten die Nachbarstaaten Niederlande und Dänemark einbezogen werden.

4. Die unter Ziffer 1 genannte Expertengruppe sollte zur Erarbeitung und Weiterentwicklung der Szenarien beigezogen werden.

5. Um ein hohes Maß an Vorsorge zu erreichen, sollten vom Bund, vergleichbar mit den Rahmenvereinbarungen für Leichterkapazitäten, Rahmenverträge mit der Mineralölwirtschaft/chemischen Industrie und/oder dem Vereinigten Königreich sowie Frankreich über den jederzeitigen, kurzfristigen und schnellen Zugriff auf geeignete Dispergatoren abgeschlossen werden. Eine eigene Bevorratung durch Bund und Länder erscheint auf Grund der bisherigen Erfahrungen nicht sinnvoll.

6. Mittelfristig ist eine technische Nachrüstung der Ölbekämpfungsschiffe vorzusehen, um Dispergatoren effektiv versprühen zu können. Bei Schiffsneubauten muss der Einsatz von Hubschraubern berücksichtigt werden.

7. Neuere Shoreline Cleaner und andere chemische Produkte zur Ölbekämpfung und Bioremediation sind bisher nicht ausreichend getestet. Hier bedarf es weiterer Forschung. Bund und Länder sind angesprochen, den notwendigen Forschungsbedarf zu definieren und durchzuführen.

8. International anerkannte Anforderungen und Prüfmethoden für Dispergatoren sollten in Deutschland übernommen werden. Die Entwicklung eige-

ner Anforderungen und Prüfmethoden und deren Durchsetzung bei der Industrie erscheinen wirtschaftlich nicht möglich, aber auch nicht sinnvoll.

9. Bund und Länder sollten ihre Forschungen auf dem Bereich der mechanischen Ölbekämpfungsmethoden verstärken. Insbesondere das Bundesministerium für Bildung und Forschung wird verstärkt Forschungen, auch experimentelle, auf diesem Gebiet durchführen, um Entwicklungsdefizite in der Ölbekämpfungstechnik zu schließen.

Teilprojekt „Technik/Meldewesen/Ausbildung“

Die angestrebte einheitliche Einsatzleitung muss über moderne Technik, das entsprechende technische Know-How, Einsatzkonzepte und insbesondere auch gut ausgebildetes Personal verfügen, um ihre Aufgaben effektiv erfüllen zu können. In einem umfangreichen Arbeitsprogramm werden deshalb von der Teilprojektgruppe die Aufgabenfelder Alarmierungs- und Meldewege, Einsatzkonzepte und Unfallszenarien, Ausbildung/Schulung/Training, Vorsorgekonzept zur Rettung Schiffbrüchiger in Katastrophenfällen, Lagebilderstellung, Öffentlichkeitsarbeit und das rechnergestützte Unfallmanagementsystem bearbeitet. In enger Abstimmung mit den strukturellen Arbeiten zum Aufbau der einheitlichen Einsatzleitung, dem Havariekommando, werden somit die Voraussetzungen für ein optimiertes Notfallmanagement geschaffen.

Im Einzelnen können folgende Arbeitsergebnisse festgehalten werden:

Die im Februar 2001 von der Projektlenkung genehmigte Voruntersuchung zum **Vorsorgekonzept zur Rettung von Schiffbrüchigen in Katastrophenfällen** geht auf die erheblichen Transportprobleme ein, die bei Havarien von Passagierschiffen oder Personenfähren hinsichtlich der Versorgung und des Abtransportes verletzter Personen entstehen. In der laufenden Hauptuntersuchung wird eine organisatorisch-fachliche Konzeption erarbeitet, die insbesondere auch den Einsatz von Führungs- und Einsatzkräften zur Verletztenversorgung auf See ermöglicht. Diese Konzeption soll sodann in vertraglichen Vereinbarungen mit den Trägern der Rettungsdienste in den Küstenländern umgesetzt werden.

Die ebenfalls im Februar 2001 von der Projektlenkung genehmigte Voruntersuchung zur **Lagebilddarstellung** und Einführung der Transpondertechnik (Empfehlung Nr. 8) hat zu dem Ergebnis geführt, dass überwiegend auf die bereits bestehenden Infrastrukturen zurückgegriffen werden kann und sich der Aufwand für die Umsetzung der Zielvorgaben für das Aufgabenfeld im Wesentlichen auf folgende Arbeiten beschränkt:

- Erstellung eines Fachkonzeptes für die Zusammenfassung aller benötigten Informationen zu einem ständig im maritimen Lagezentrum geführten Lagebild (präventiv) und einem anlassbezogenen Lagebild sowie deren Darstellung
- Sicherstellung der Kompatibilität der eingesetzten Kommunikationstechnik
- Prüfung, ob der Erfassungsbereich der Landinfrastruktur des künftigen, auf Satelliten und Transponder gestützten, automatischen Schiffsidentifizierungssystems (AIS) mit Blick auf das Einsatzgebiet von Behördenschiffen einem künftigen Unfallmanagement genügt
- Erarbeitung von Vorgaben für die Ausstattung der Behördenschiffe mit AIS
- Festlegung von Art, Umfang und Verfügbarkeit der von Behördenschiffen via AIS für ein Havariekommando bereitzustellenden Daten

- Entwicklung der konzeptionellen Anforderungen an ein AIS-gestütztes Positionsbild der Behördenschiffe als Bestandteil des Lagebildes
- Definition des Begriffes „elektronisches Positionsbild“.

Die technische Umsetzung der Darstellung des Lagebildes muss im Rahmen des durch das Aufgabenfeld „UMS“ zu konzipierenden Unfallmanagementsystems aufgriffen werden. Die technische Umsetzung, Abnahme und Rechnungslegung der Maßnahmen zur Ausrüstung der Behördenschiffe und Notfallschlepper mit AIS-Transpondern wird in der Linie erfolgen.

Weiterer Arbeitsschwerpunkt war eine umfassende Bestandsaufnahme der auf der Ebene des Bundes, der Küstenländer, der Landkreise und der kreisfreien Städte bestehenden Alarmpläne, um dann auf der Grundlage einer Schwachstellenanalyse Anforderungen an **standardisierte Alarmpläne** entwickeln zu können. Darauf basierend werden Vorgaben, die beim Aufbau und der Überarbeitung von Alarmplänen der maritimen Notfallvorsorge berücksichtigt werden sollen, entwickelt. Die eigentliche Änderung und Überarbeitung der eingesetzten Alarmpläne muss durch die für die Pflege zuständigen Behörden erfolgen. Muster werden hierfür zur Verfügung gestellt und im Rahmen der Hauptuntersuchung durch die Teilprojektgruppe erarbeitet.

Im Havariekommando muss, so das Ergebnis der im Februar 2001 von der Projektlenkung genehmigten Voruntersuchung, ein Stab für **Presse- und Öffentlichkeitsarbeit** (Empfehlung Nr. 13) als ständige Einrichtung geschaffen werden, der den besonderen Anforderungen von Medien- und Öffentlichkeitsarbeit gerecht wird. Der Stab soll – in Lagen bei denen das Havariekommando tätig wird – die Gesamtverantwortung für den Umgang mit den Medien übertragen bekommen. Die Zusammenarbeit des Stabes mit anderen beteiligten Dienststellen in einer Krise ist eindeutig festzulegen. Neben der Krisenkommunikation werden dem Stab routinemäßige Aufgaben übertragen werden. Zur Zeit werden detaillierte Aufgabenbeschreibungen für den Regel- und Einsatzfall erarbeitet.

Für das Aufgabenfeld **„Einsatzkonzepte und Unfallszenarien“** (Empfehlungen Nr. 10 und Nr. 19) wurden in der Voruntersuchung durch die Teilprojektgruppe repräsentative Unfallszenarien entwickelt und detailliert beschrieben, die die im Regelkreis benannten Fachaufgaben „Menschenrettung“, „Schadstoffunfallbekämpfung“, „Brandbekämpfung“ und „Schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen einschließlich Schleppereinsatz und Bergung“ alleine bzw. in Kombination umfassen. Die Aufstellung ist nicht abschließend. Sie orientiert sich am Status quo und muss anschließend durch das Havariekommando laufend fortgeschrieben werden.

Ausgehend von der Überlegung, dass die ersten Maßnahmen bei der Unfallbearbeitung entscheidend, dort gemachte Fehler nur schwer zu korrigieren und zeitliche Verluste nicht aufzuholen sind, erscheint es notwendig, die zu erstellenden Einsatzkonzepte in die neu zu schaffenden Alarmplanstrukturen aufzunehmen. Daher wird das Aufgabenfeld „Einsatzkonzepte und Unfallszenarien“ Vorgaben für denkbare in die Alarmplanstruktur zu integrierende Einsatzkonzepte anhand der erstellten, modular gegliederten Unfallszenarien erarbeiten.

Bei der Erarbeitung der Vorgaben für die Strukturierung der Einsatzkonzepte werden diese als Prozess und somit als Bindeglied zwischen Organisation, Information und Tätigkeit gesehen sowie deren zeitliche und logische Verknüpfung von wesentlicher Bedeutung sein.

III. Fazit

Insgesamt wurde ein erhebliches Arbeitsprogramm absolviert und zu allen Kernbereichen des Berichts der unabhängigen Expertenkommission Konzeptionen entwickelt. Das Projekt befindet sich auf gutem Wege und es erscheint das Ziel, die konzeptionelle Phase in allen Bereichen des Gesamtprojekts in diesem Jahr abzuschließen, gesichert.

IV. Weiteres Vorgehen

Die weitere Arbeit in der Projektorganisation wird nach wie vor durch regelmäßige Sitzungen der Projektlenkung und der Teilprojektleiter begleitet.

Die durch die Teilprojektgruppen erarbeiteten Zwischenergebnisse und Ergebnisse werden in Form von „Meilensteinberichten“ der Projektlenkung vorgelegt und von dieser geprüft und genehmigt. Es wird angestrebt, die Ergebnisse der Projektarbeit schnellstmöglich umzusetzen. In geeigneten Fällen hat deswegen die Projektlenkung beschlossen, dass bestimmte Teilbereiche in der ministeriellen Linienorganisation abgearbeitet werden sollen. Die Gesamtkoordinierung verbleibt jedoch im Projekt, ebenso die Abstimmung der Arbeiten mit anderen politischen Aktivitäten.

Die Bundesregierung wird, wie im Kabinettbeschluss vom 15. März 2000 vorgesehen, regelmäßig durch weitere Sachstandsberichte und einen Abschlussbericht unterrichtet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird sicherstellen, dass bis zur Umsetzung neuer Sicherheitskonzepte verglichen mit dem Ist-Zustand keine Sicherheitslücke entsteht.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333